

Berliner Reminiszenzen 1943-1945 : als junger PTT-Wagenführer im sterbenden Berlin

Autor(en): **Sigrist, Dieter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot**

Band (Jahr): **302 (2019)**

PDF erstellt am: **24.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-867711>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Berliner Reminiszenzen 1943–1945

ALS JUNGER PTT-WAGENFÜHRER IM STERBENDEN BERLIN

«Wären Sie bereit, mit einem Postwagen auf unbestimmte Zeit nach Berlin zur Schweizerischen Gesandtschaft zu fahren?» Mit ungefähr diesen Worten meldete sich Ende August 1943 meine vorgesetzte Behörde in Bern am Telefon unseres Kolonnen-Büros. «Ja, warum denn nicht!» Begeistert sagte ich zu. Weniger begeistert waren in der Folge meine Eltern. Doch dieser Auftrag war ganz nach meinem «Geschmack», eine Chance, einmal aus dem alltäglichen, schablonenhaften Tramp des heimatischen Milieus zu kommen.»

Mit diesen Sätzen hat mein Vater Albert Sigrist vor 75 Jahren den schriftlichen Rückblick auf das wohl abenteuerlichste Kapitel seiner Lebensgeschichte begonnen. Auf über siebenzig Seiten erzählt er dann von seiner Tätigkeit und den Erlebnissen in der gegen Kriegsende so schwer geprüften Hauptstadt des Deutschen Reichs. Was aber hatte ein zu jener Zeit wenig mehr als dreissigjähriger Chauffeur mit seinem knallgelben Postauto in Berlin zu suchen?



Garage in Herzberg, Mark Brandenburg / 1944

Die Schweizer Vertretung in Deutschland

Die Gesandtschaft an der Fürst-Bismarck-Strasse in Berlin war im Zweiten Weltkrieg eine vielbeschäftigte Aussenstation der Schweizer Politik. Neben der Pflege der diplomatischen Beziehungen zum Gastland hatte sie sich um zahlreiche sogenannte Schutzmandate zu kümmern. Die Schweiz vertrat in der Reichshauptstadt mit grossem Personalaufwand die Interessen von 25 Staaten, die ihre direkten diplomatischen Beziehungen mit dem Naziregime abgebrochen hatten, darunter auch jene Grossbritanniens und der Vereinigten Staaten. Im Sommer 1943 wurde der dauernde Aufenthalt in Berlin für das Gesandtschaftspersonal zu gefährlich; man bezog, nicht zuletzt auf Anraten der Amerikaner, Aussenquartiere in der Umgebung der Hauptstadt. Da aber weiterhin in der Gesandtschaft gearbeitet wurde, sollten Chauffeure der PTT in ihren gelben Wagen das Personal hin- und hertransportieren.

Die Reise nach Berlin

Von Vaters Zusage bis zum Antritt der Fahrt nach Berlin vergingen nur vierzehn Tage. Das ist bemerkenswert, da zahlreiche Formalitäten erledigt, Papiere besorgt und der vorgesehene Wagen reisefertig gemacht werden mussten. Bei diesem handelte es sich um ein Allwetter-Postauto Saurer, das zusätzlich mit einem Holzvergaser ausgerüstet war. Am 14. September 1943 war es so weit:

«Wie war ich froh, endlich wegzukommen und den Formalitäten-Krieg mehr oder weniger erfolgreich abgeschlossen zu haben. Nun war ich selbst Herr und Meister.

Mein Wagen, der sonst begeisterte Menschen über die Alpenpässe Alt Fry Rätians führte, war nun vollgepfert mit Kisten, Kannen und Säcken. Von den 25 Sitzplätzen war just noch einer frei. Sogar das Dach musste zur Unterbringung von zwei Dutzend Gas-

Holz-Säcken herhalten. Im Anhänger schleppten wir ebenfalls feste und flüssige Brennstoffe mit. Nebst über 2000 kg Gas-Holz und Holzkohle für den Holzgas-Generator wurden noch über 1000 kg Äpfel für das Gesandtschaftspersonal in Berlin im Wagen verstaут. Dazu kamen noch einige Kisten Kurierpost, sodass wir mit einer Last von rund 13 000 kg um 15 Uhr auf dem Bundeshausplatz in Bern Abschied nahmen. Als Begleiter fuhr ein Kurier des Politischen Departements mit.

Je weiter nach Norden, desto mehr beginnt man den Krieg zu spüren, nicht nur an der Verpflegung, auch an den das Strassenbild beherrschenden Uniformen. Besonders die zahlreichen an Stöcken und Krücken humpelnden Kriegsverletzten sind eindringliche Zeugen dafür, dass man hier den Krieg nicht nur aus den Geschichtsbüchern kennt.

Eine interessante Tarnung konnten wir an Fabriken beobachten. In die dunklen Fassaden waren Wohnhäuser mit leuchtend weissen Mauern und roten Dächern hineingemalt. Tatsächlich eine sehr gut gelungene Täuschung; selbst aus einer Entfernung von wenigen hundert Metern mussten wir genau hinsehen, um die Fabrikbauten als solche zu erkennen.

In einem etwas verwahrlosten Gasthof, einige hundert Meter abseits der Strasse, versuchen wir wieder einmal etwas Warmes zu bekommen. Von zwei alten Frauen werden wir misstrauisch gemustert. Halten sie uns etwa für Fallschirmspringer? Bei späteren, ähnlichen Gelegenheiten habe ich dann vorher meine khakifarbene Combinaison ausgezogen. Wir kramen im Rucksack nach unserem Reiseproviant, als zur grössten Überraschung die Wirtin mit zwei Tellern Rührei aufwartet. Als Dank erhält sie für ihren Mann oder die Söhne eine Schachtel Stumpen; sie erzählt uns, dass alle ihre vier Söhne an der Ostfront gekämpft haben. Drei sind wieder zurückgekehrt – als Schwerverletzte.»

Nach viertägiger Fahrt treffen die beiden Schweizer am Abend des 17. September 1943 mit ihrem Postauto bei der Gesandtschaft in

Berlin ein. Was werden sich die Berliner bei seinem Anblick wohl gedacht haben?

Täglich wurde das Gesandtschaftspersonal nun zwischen Stadt und Nachtquartier hin- und hertransportiert. Daneben hatte sich Vater, der dreissig Kilometer nordöstlich von Berlin auf Schloss Börnicke einquartiert war, um den Unterhalt des Wagenparks und die nicht immer einfache Beschaffung von Brennstoffen und Ersatzteilen zu kümmern. Dabei schienen Raucherwaren, Kaffee oder sogar Käse nicht zu unterschätzende «Schmiermittel» gewesen zu sein.

Verheerende Luftoffensiven

Die Alliierten hatten schon 1940 mit der Bombardierung Berlins begonnen. Was als sogenanntes «Moral Bombing» begonnen hatte, entwickelte sich im Laufe der Kriegsjahre zu einer verheerenden Tötungsmaschinerie: Im November 1943 waren rund eine halbe Million Berliner obdachlos, und allein die Angriffe zwischen August 1943 und März 1944 forderten über 9000 Todesopfer.

Zwei Monate nach seiner Ankunft in Berlin erlebte Vater im Nachtquartier seinen ersten Grossangriff.

«Wir fühlen uns so sicher in unserem Schloss, dass wir den Alarmsirenen, die um 20 Uhr durch die finstere Winternacht heulen, wenig Beachtung schenken. Erst das heftige, ununterbrochene Abwehrfeuer lockt uns ans Fenster. Es herrscht stockdunkle Nacht und dichter Nebel, und nicht ein Scheinwerfer reckt seine suchenden Finger gen Himmel. Wir können das Schiessen der Flak nicht recht deuten, ist doch von Motorengebrumm nichts zu vernehmen. Plötzlich scheint es, als schwirren aus allen Richtungen Flugzeuge über unsere Köpfe. Werden sie das Ziel durch den dicken Nebel, der die Erde unter einem weissen Schleier verbirgt, finden? Welches sind die Ziele, Vororte oder Stadtzentrum? Gewaltige Explosionen sind die Antwort. Die Hölle ist losgebrochen, überall in der Umgebung flammt es auf. Die Türen, die Fenster klap-



Holzvergaser sicherten während dem Krieg den Antrieb der Motorfahrzeuge.

pern, das Schloss scheint in seinen Grundfesten zu wanken. Wie uns der Luftdruck vom offenen Fenster ins Zimmer hineinschlägt, wird es uns doch zu ungemütlich. Hals über Kopf jagen wir die Treppen hinunter. Aber auch im Keller klappert es in allen Fugen.

Eine halbe Stunde hämmert dieser unheimliche Lärm auf unsere Nerven ein. Wir machen uns über das Spektakel lustig. Die Reaktion, um die innere Erregung und Spannung zu verbergen! Nach dem ärgsten Toben steigen wir stahlhelmbewehrt auf den Turm. Ringsherum flammen die Brände.»

Die Fahrt zur Gesandtschaft am nächsten Tag offenbart Schreckliches.

«Noch sind die Strassen übersät mit Glascherben. Kilometerlang sind alle Fenster in Trümmern. Die Bewohner versuchen die gähnenden Löcher mit Karton und Holzlatten zu schliessen. Aus den Ruinen qualmt es noch überall. Die Feuerwehr hat Mühe, dem Feuer Herr zu werden und es zu lokalisieren. An vielen Orten stehen nur noch die Fassaden der Häuser; das Innere scheint wie weggeblasen. Kaum ein Gebäude, bei dem nicht wenigstens das Dach durchlöchert ist.

Unser gelber Wagen zwingt sich zwischen Ruinen durch, an Grossbränden, Schutthaufen vorbei. Wir holpern über Schlauchleitungen, Mauerwerk, durch tiefe Wasserlachen gesprengter Wasserleitungen, treiben Akrobatik um gähnende Trichter. Endlose Menschenmassen sperren die Strassen, ziehen ohne Ziel an den Trümmern vorbei, behangen mit Taschen oder Koffern, mühsam ihre übriggebliebenen Habseligkeiten rettend. Obdachlose!

Wo wollt ihr hin?

Die Sonne scheint nicht mehr; Staub und Rauchwolken lagern über der Stätte des Grauens.»

Nicht immer verlaufen die Pendelfahrten mit dem Personal routinemässig und ohne Hindernisse.

«Letzte Nacht sind sie um 19.30 Uhr gekommen. Und heute Abend? Schon ist es sieben Uhr, und wir haben die Ausfahrt aus der brennenden Stadt noch nicht gefunden. Werden wir durchkommen? Wir sind infolge vieler gesperrter Chausseen in unbekannte Quartiere gelangt. Überall brennen ganze Häuserblöcke. Unser braver Wagen schaukelt über Schlauchleitungen, durchfurcht überschwemmte Strassen. Ein verdammt unangenehmes Gefühl für mich, diese sprudelnden Wasserlachen, sich Meter um Meter auf unsichtbarer, trügerischer Decke vorzutasten, um vielleicht plötzlich in einen Bombentrichter abzusacken. Wir suchen fieberhaft einen Ausweg aus dieser grauenvollen Stadt. Unzählige Male hängen wir den schweren Anhänger ab, wenden den Omnibus über Trümmer oder fahren mit der Menschen-

last rückwärts aus dem undurchdringlichen Gewirr von Mauerresten, verbranntem Hausrat, Schlauchleitungen, Glasscherben. Mit Taschenlampen leuchten wir die Wegweiser und Strassenschilder ab. Im Wagen herrscht gedrückte Stimmung. Vertrauen sie ihrem Fahrer? Schwer lastet die Verantwortung auf mir. Nur nicht den Kopf verlieren! Dein Wagen wird dich auch diesmal nicht im Stich lassen. Der Motor brummt unverdrossen sein Lied der stählernen Kraft. So wie er mich einst in einer traumhaft schönen Zeit über alle Bündner Pässe führte, wird er jetzt den Weg aus dieser unheimlichen, brennenden Stadt hinausfinden.

Alarm! Die auf- und abschwellenden Töne dringen durch Mark und Bein. Nun wissen wir es, <sie> kommen wieder! Jetzt heisst es aber Gas geben, 15 bis 20 Minuten wird's noch dauern, bis die Halifax und Lancaster über die Reichshauptstadt kreuzen. Hoffentlich haben sie am heutigen Abend nicht den Norden zum Ziel auserkoren. Wir rasen durch die Vororte. Zu allem Unglück versagen die Tarnscheinwerfer in diesen kritischen Minuten ihren Dienst. Durch die Erschütterungen sind die Glühlampen kaputt gegangen. Aber jetzt zählt jede Minute, und ich habe keine Zeit, neue Birnen einzuschrauben.

Nur weg, raus aus der Stadt. Überall stellen sich der Luftschutz und die Strassenpolizei in den Weg, um den fliehenden Postwagen aufzuhalten. Aber der rasende Omnibus lässt sich nicht stoppen. Grösstenteils fahre ich ohne Licht oder schalte kurz die Parklichter ein. Was

WETTBEWERB

Emmental

Rüderswil und sein Bürger Niklaus Leuenberger werden im Beitrag auf S. 68 ausführlich vorgestellt. Letzterer kam 1615 zur Welt und war der Anführer der Berner Untertanen im Bauernkrieg von 1653. Nach dem Misserfolg der Bewegung wurde er am 6. September 1653 zusammen mit weiteren 20 Anführern hingerichtet.

Siehe Wettbewerbsfragen auf Seite 102

schadet's, wenn ich einmal von der Strasse gerate und einige hundert Meter über Rasen holpere! Im Wagen merkt's niemand. Nun setzt auch die Flak ein, und die ersten Erschütterungen durch Bombeneinschläge scheinen unserem braven Postwagen Flügel zu geben. Überall blitzt und leuchtet es auf ringsherum. Einigen Insassen wird es ungemütlich. Sie wollen aussteigen. Aber ich möchte durchhauen. Kurz vor unserem Schloss erfolgt dann kategorischer Befehl: Anhalten! Ich führe meinen getreuen Gefährten allein in seinen Stall.»

Kriegsende im Allgäu

Im Februar 1944 wurde mein Vater zum Garage-Chef befördert. Sein offizieller Schlussbericht vom 20. November 1945 enthält interessante Angaben über die Probleme und Tätigkeiten, den Personalbestand und den Wagenpark des Automobildienstes rund um Berlin.

Die Werkstätte des Dienstes war in Herzberg, 60 km nordwestlich von Berlin, in einem verwahten Gehöft untergebracht. Improvisieren war angesagt: Die elektrischen Installationen wurden in Eigenregie angebracht, mit Vorhängen und Tüchern sorgte man für Abtrennungen und Windschutz. Bei kalter Witterung mussten die Batterien der Fahrzeuge ausgebaut und das Kühlwasser abgelassen werden.

Die zwölf Personen des Automobildienstes (Stand Februar 1945) kümmerten sich – nebst der Instandhaltung der zeitweise über zwanzig Fahrzeuge – um die Verbindungen zwischen den neun Ausweichquartieren und der Zentrale in Berlin. Dazu kamen monatliche, zum Teil lange Fahrten zur Inspektion der Kriegsgefangenenlager sowie Personen- und Materialtransporte von und nach der Schweiz.

Zu Beginn des Jahres 1945 evakuierte der Automobildienst Personal, Akten und Gepäck der Gesandtschaft und der Schutzmachtabteilung nach Süddeutschland und in die Schweiz.

Die Besatzung durch französische Truppen und den kurz darauf folgenden Waffenstillstand erlebte Vater in Kisslegg im Allgäu.

«Im Westen geht die Sonne unter und übergiesst mit ihren Strahlen purpurrot die blühenden Matten. Noch vor wenigen Tagen ist die Kriegsfurie über dieses Land gerast. Nun ist der Bann gebrochen – die Freiheit zurückgekehrt. Es ist der Tag der Waffenruhe. Wir schalten in unserem Wagen das Radio ein und hören den heimatlichen Sender Beromünster. Fern der Heimat hören wir deren Kirchengeläute.

Der Krieg ist beendet; wir haben ihn mit all seinen Schrecken miterlebt. Die ständige Bedrohung durch Bomben und Tiefflieger lastete schwer auf uns. Nun soll dies plötzlich vorbei sein. Unfassbar – keine Flieger werden dich mehr in die Bunker und Keller jagen, nicht mehr hören wirst du das wahnsinnige Heulen und das Geknatter der Bordwaffen stürzender Tiefflieger, du musst nicht mehr in panischem Schrecken in Deckung eilen. Das alles ist vorbei, du hast es heil überstanden und wirst in den Frieden und die Stille deiner Heimat zurückkehren.

Wir hören die Ansprache von Bundespräsident von Steiger und beten mit ihm: «Lasse strahlen deinen schönsten Stern nieder auf mein irdisch Vaterland.» Andächtig lauschen wir fern der Heimat der Vaterlandshymne und dem Lied von Gottfried Keller: «O mein Heimatland, o mein Vaterland.»

So fahren wir ruhelos in fremden Landen in die Nacht hinein und gedenken unserer Heimat.»

Der Autor dieses Beitrags (Dieter Sigrist, Neuhausgässli 3, 3454 Sumiswald, <mailto:dietersigrist@mailbox.org>) stellt interessierten Leserinnen und Lesern auf Wunsch die vollständigen Aufzeichnungen seines Vaters gegen eine Unkostenbeteiligung von Fr. 6.– in PDF-Form über E-Mail zur Verfügung. Gegen Angabe der Postadresse und eine Gebühr von Fr. 16.– können sie auch in gedruckter Form bezogen werden.